GOBIERNO DE ARAGON
Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial

Dirección General de Transportes

Edificio Pignatelli
Paseo de María Agustín, 36,
puerta 7, 2ª planta
50071 Zaragoza (Zaragoza)

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE INFRAESTRUCTURAS AERONÁUTICAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN

I. NECESIDAD DE LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

Esta memoria se realiza en cumplimiento del artículo 44 del texto refundido de la Ley del Presidente o Presidenta y del Gobierno de Aragón, aprobado por Decreto Legislativo 1/2022, de 6 de abril, del Gobierno de Aragón que dispone lo siguiente:

1. El órgano directivo competente procederá a elaborar un borrador de la disposición normativa, elaborado de acuerdo con las directrices de técnica normativa del Gobierno de Aragón, acompañado de una memoria justificativa que contendrá:

a) Una justificación del cumplimiento de todos los principios de buena regulación.

b) Un análisis de la adecuación de los procedimientos administrativos que en ella se incluyan a las exigencias derivadas de su tramitación electrónica.

c) Las aportaciones obtenidas en la consulta pública, en caso de haberse realizado, señalando su autoría y el sentido de sus aportaciones.

d) El impacto social de las medidas que se establezcan, que incluirá el análisis de la nueva regulación desde el punto de vista de sus efectos sobre la unidad de mercado.

e) Cualquier otra consideración que se estime de especial relevancia.

2. Desde la perspectiva de la simplificación administrativa, la memoria justificativa descrita en el apartado anterior incluirá también:

a) La motivación y razones por las que se establezca el régimen de autorización o licencia, declaración responsable o comunicación, cuando la disposición normativa regule cualquier forma de intervención administrativa sobre la actividad de los particulares.

b) En el caso de normas con rango de ley que prevean de manera excepcional el mantenimiento de autorizaciones o licencias previas por razones de interés general, la memoria deberá concretar expresamente las razones de interés general que justifiquen el régimen de intervención que establezca, especificando los daños para los intereses generales, ponderándolos con los legítimos intereses de sus destinatarios y destinatarias.

c) En el caso de normas con rango de ley que establezcan de manera excepcional el sentido desestimatorio del silencio, la memoria deberá concretar expresamente las razones de interés general que justifiquen el sentido desestimatorio del silencio, especificando los daños para los intereses generales, ponderándolos con los legítimos intereses de sus destinatarios y destinatarias.

d) En el caso de normas con rango de ley que establezcan de manera excepcional un plazo de resolución de entre tres y seis meses, la memoria deberá concretar expresamente las razones de interés general que justifiquen el plazo que se establezca, especificando los daños para los intereses generales, ponderándolos con los legítimos intereses de sus destinatarios y destinatarias.

e) En el caso de normas con rango de ley que establezcan de manera excepcional un plazo de emisión de informes y dictámenes superior a diez días, la memoria deberá concretar expresamente las razones de interés general que justifiquen el plazo que se establezca, especificando los daños para los intereses generales, ponderándolos con los legítimos intereses de sus destinatarios y destinatarias.

f) Cuando la disposición normativa regule procedimientos y servicios, la memoria justificativa incorporará una breve descripción de las siguientes cuestiones:

1.ª Los canales para la presentación de las solicitudes y los criterios para establecerlos y para fijar el plazo de resolución.

2.ª El volumen estimado de solicitudes.

3.ª Las razones para exigir la concreta documentación que ha de aportarse con la solicitud, así como las que determinen que la Administración actuante no prevea la consulta u obtención por ella misma de los datos o documentos exigidos o la aportación en un momento posterior de la tramitación.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

4.ª El flujo de tramitación del procedimiento administrativo electrónico y el tipo de datos que se van a gestionar en los sistemas de información.

5.ª Una previsión de las medidas organizativas que se van a adoptar para la óptima gestión del procedimiento administrativo electrónico en cada estadio del flujo de tramitación, así como los canales de atención a la ciudadanía que se van a establecer en cada momento de la tramitación.

6.ª Como anexo a la memoria deberán incluirse, en su caso, los modelos de declaración responsable.

II. JUSTIFICACIÓN Y MOTIVOS

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Aragón, aprobado por la Ley Orgánica 5/2007, de 20 de abril, atribuye a la Comunidad Autónoma en su artículo 71.14ª competencias exclusivas en materia de «Aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras de transporte en el territorio de Aragón que no tengan la calificación legal de interés general, así como la participación en la planificación, en la programación y en la gestión de las infraestructuras que tengan tal calificación en los términos que establezca la ley estatal».

Por su parte, el artículo 77 del Estatuto de Autonomía establece que *«la Comunidad Autónoma de Aragón podrá dictar reglamentos para la regulación de su propia competencia funcional y la organización de los servicios necesarios para ello, y en general podrá ejercer todas aquellas funciones y actividades que el ordenamiento jurídico atribuye a la Administración Pública»*, haciendo referencia, en su parte 6ª, a la competencia ejecutiva de la Comunidad Autónoma en materia de «Aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras de transporte aéreo, con calificación de interés general, cuya gestión directa no se reserve la Administración General del Estado».

Mediante Real Decreto 171/2011, de 11 de febrero, de traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de aeropuertos, aeródromos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general, aeropuertos y aeródromos deportivos, la Comunidad Autónoma de Aragón asumió las

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

competencias en la materia que, hasta esa fecha, desarrollaba la Administración General del Estado.

Estos títulos competenciales son sustento suficiente para aprobar una norma con rango de ley cuyo núcleo consista en regular la planificación, construcción, autorización, gestión y el uso de las infraestructuras aeronáuticas de competencia de la Comunidad Autónoma de Aragón.

El progreso de las infraestructuras aeronáuticas y del sector del transporte aéreo constituye uno de los rasgos más distintivos de las sociedades modernas, orientadas hacia una conectividad global y una movilidad eficiente. La demanda de accesibilidad del ciudadano a los servicios de transporte aéreo subraya la importancia de satisfacer esta necesidad de manera eficaz, por parte de las administraciones públicas, en sus respectivos ámbitos de competencia.

El crecimiento de las economías de las comunidades autónomas suele requerir un impulso en la actividad aeronáutica para fomentar sectores como el turismo y el comercio, siendo los aeropuertos, aeródromos y otras infraestructuras aeronáuticas elementos clave dentro de toda estrategia de desarrollo regional.

En Aragón, la aviación deportiva estimula el desarrollo económico y el turismo gracias a la diversidad geográfica de la región, que la convierte en un destino ideal para actividades como el vuelo en ultraligeros motorizados, parapente, ala delta y planeadores. Atrae tanto a locales como a visitantes, fomentando el turismo mediante la participación en eventos y competiciones. Además, estimula la actividad económica local al aumentar la demanda de servicios relacionados.

Otras operaciones aéreas, como son todas las relacionadas con los servicios públicos de emergencia y seguridad ciudadana (sanitarias, protección civil, de prevención y extinción de incendios, de las fuerzas y cuerpos de seguridad, de búsqueda y rescate de montaña, etc.), son vitales para mantener la seguridad y bienestar en una región vastamente extensa como Aragón, con numerosos núcleos rurales de población diseminados a lo largo del territorio y con presencia de importantes zonas de terrenos montañosos, en muchos casos, poco accesibles. La ubicación estratégica de helipuertos y bases de emergencias permite una respuesta rápida en situaciones críticas, con helicópteros equipados y personal capacitado. Su presencia y eficacia no solo salvan vidas y protegen recursos naturales, sino que también fortalecen el tejido social regional.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

Adicionalmente, en la actualidad se está produciendo una fascinante convergencia entre la aviación y las nuevas tecnologías. El desarrollo de sistemas aéreos no tripulados (conocidos coloquialmente como drones), o el de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical, estén tripuladas o no, aborda desafíos de movilidad urbana e interurbana, impulsando la llamada movilidad aérea innovadora, la cual está atrayendo la atención de múltiples sectores y autoridades. Esta nueva forma de movilidad, basada en la eficiencia eléctrica y la sostenibilidad, busca integrarse armoniosamente en entornos urbanos y rurales, ofreciendo soluciones menos contaminantes, menos congestionadas y más seguras. El desarrollo en el territorio aragonés de infraestructuras aeronáuticas dedicadas en exclusiva a la operación de esa aviación emergente (conocidas como vertipuertos), se antoja esencial para canalizar la implantación del ecosistema que conformará la movilidad aérea innovadora.

Es por todo ello que desde el Gobierno de Aragón se considera necesario impulsar una norma que regule la planificación, construcción, autorización, gestión y el uso de las infraestructuras aeronáuticas de competencia de la Comunidad Autónoma de Aragón, así como el régimen de inspección y sancionador aplicable a las mismas y a sus servicios complementarios y auxiliares.

III. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. Contenido y estructura

En cuanto a la estructura del texto del anteproyecto está compuesto por cinco capítulos. Dentro de los mismos se integran cuarenta y cuatro artículos, recogiendo la parte dispositiva final dos disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias y cinco disposiciones finales.

El capítulo I regula el objeto, ámbito de aplicación, principios generales, las competencias de la Comunidad Autónoma de Aragón en la materia, la creación del Registro de Infraestructuras Aeronáuticas y el pago de tasas.

El objeto de la norma es regular la planificación, construcción, autorización, gestión y el uso de las infraestructuras aeronáuticas de competencia de la Comunidad Autónoma de Aragón, así como el régimen de inspección y sancionador aplicable a las mismas y a sus servicios complementarios y auxiliares.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

Por último, al tratarse de un tema muy específico, técnico y complejo, para facilitar su comprensión y aplicación se han incluido definiciones de diversos conceptos relacionados con la materia aeronáutica.

El capítulo II recoge el régimen de las infraestructuras aeronáuticas, dividido en cuatro secciones. La sección primera regula la planificación de las infraestructuras aeronáuticas determinando cuáles de ellas deben contar con Plan Director. La sección segunda recoge el procedimiento de autorización de los aeródromos permanentes, estableciendo un régimen general, un procedimiento de autorización de establecimiento y un procedimiento de apertura al tráfico con la documentación que se precisa en todo caso. Regula también las modificaciones en aeródromos permanentes y la consideración de modificaciones relevantes. La sección tercera regula los aeródromos eventuales donde se recogen los requisitos y la tramitación de los aeródromos eventuales a través de declaración responsable. La sección cuarta contempla la regulación de los vertipuertos y otras infraestructuras para UAS con pleno respeto a las competencias estatales. Se determinan los requisitos para su autorización, así como el procedimiento de autorización de su establecimiento y de la apertura al tráfico.

El capítulo III determina el régimen de gestión de las infraestructuras aeronáuticas.

Por su parte, el capítulo IV contempla el régimen de inspección y el capítulo V el régimen sancionador.

La parte dispositiva final incluye diversas previsiones que son, fundamentalmente, mandatos para la regularización de helipuertos y bases operacionales gestionados por operadores públicos, la regulación de un régimen transitorio y las habilitaciones para actualización de sanciones y el desarrollo reglamentario del anteproyecto.

2. Análisis jurídico e inserción en el ordenamiento jurídico de la iniciativa legislativa

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del texto refundido de la Ley del Presidente y la Presidenta del Gobierno de Aragón, la iniciativa para la elaboración de las disposiciones normativas corresponde a las personas miembros del Gobierno en función de la materia objeto de regulación, quienes designarán el órgano directivo al que corresponderá el impulso del procedimiento.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

En el caso concreto, dicha decisión fue adoptada mediante Orden del Consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística de fecha 11 de junio de 2024 ajustándose al orden competencial previsto en el ordenamiento jurídico. Concretamente, se dicta a la luz de la mencionada competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con el artículo 71.14ª del Estatuto de Autonomía de Aragón. En dicha orden, se mencionan también las competencias de ejecución en lo términos recogidos en el artículo 77 del Estatuto de Autonomía.

Expuesto el marco competencial que legitimaría la aprobación de la futura ley, debe destacarse que la competencia para adoptar la iniciativa por parte del actual Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión territorial radica en el Decreto 11/2024, de 30 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la estructura orgánica del anteriormente denominado Departamento de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística que recoge entre las competencias generales del departamento las relativas a transportes, específicamente la propuesta de resolución de autorización y la inspección de aeródromos, helipuertos y campos de vuelo no calificados de interés general del Estado y la participación, junto con la Administración General del Estado, en la gestión de los aeropuertos de interés general, así como las relativas a la planificación, dirección y coordinación de las actuaciones tendentes a promover la conectividad aérea en la Comunidad Autónoma de Aragón.

Posteriormente, se aprobó el Decreto de 12 de julio de 2024 del Presidente del Gobierno de Aragón, por el que se establece una nueva organización de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, se asignan las competencias a sus Departamentos y se adscriben sus organismos públicos, donde se consigna la nueva organización departamental y se crea el Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial, al que se le atribuyen, entre otras, las competencias asignadas al anterior Departamento de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística y el Decreto 105/2024, de 13 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón.

3. Descripción de la tramitación del procedimiento de elaboración

Como se ha indicado, por Orden de 11 de junio de 2024, del Consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística, se acordó el inicio del procedimiento de elaboración del anteproyecto de ley de infraestructuras aeronáuticas de la Comunidad Autónoma de Aragón.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

Posteriormente, con el fin de favorecer la participación de la ciudadanía en el procedimiento de elaboración de las normas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, y el artículo 43 del texto refundido de la Ley del Presidente o Presidenta y del Gobierno de Aragón, se procedió a efectuar el trámite de consulta pública entre el 26 de junio de 2024 y el 11 de julio de 2024 siendo publicada la misma en el portal https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab, bajo el título «Consulta pública previa del Anteproyecto de Ley de infraestructuras aeronáuticas».

Dicha consulta fue certificada en fecha 31 de julio de 2024 por el Servicio de Participación Ciudadana e Innovación Social, habiéndose recibido tres aportaciones por parte de la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, Fly-Pyr Santa Cilia y Aviación y Montaña S.L.

Se exponen a continuación las aportaciones formuladas:

1) Por parte de la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, se advierte que, dada la relevancia que los recursos aéreos tienen en la gestión de las emergencias en la comunidad autónoma, interesa que la norma recoja de forma particularizada la situación de las infraestructuras aeronáuticas destinadas a emergencias.

2) Por parte de Fly-Pyr Santa Cilia, se reclama: que en aeródromos de uso restringido pudieran existir talleres aeronáuticos para aeronaves ligeras; que fuera posible para instalar un torno para el despegue de los planeadores sin necesidad de remolque con avión y se regulase un procedimiento al efecto; que los propietarios de los aeródromos debieran ser los responsables de su mantenimiento; y que se pudieran preservar las servidumbres aeronáuticas en aeródromos propiedad del Gobierno de Aragón y en aquellos de mayor actividad.

3) Por parte de Aviación y Montaña S.L, solicitan que: se respeten como están las infraestructuras existentes antes de la publicación de la nueva ley; que se faciliten las gestiones online; que se favorezca un sistema autodeclarativo; que se puedan autorizar infraestructuras en laderas de montaña; y que se diseñe un régimen de sanciones adecuado a la diversidad de infraestructuras y tipo de actividad que se realiza en ellas.

Adicionalmente a lo anterior y fuera del plazo de consulta pública previa, se recibió correo electrónico de la Federación Aragonesa de Deportes Aéreos (FADA) de fecha 19 de agosto de

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

2024, por el que daba traslado de una serie de sugerencias al anteproyecto de ley. Estos comentarios fueron los siguientes:

1) Que se adopte la normativa nacional básica establecida en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre.

2) Que se flexibilicen los requisitos y documentos exigidos para la autorización de infraestructuras de uso restringido.

3) Que el Gobierno de Aragón favorezca, impulse y costee la creación de diversas pistas aeronáuticas para uso eminentemente deportivo, pero no único.

4) Que se establezca un régimen de comunicación para pistas eventuales sin someterlo al régimen establecido para aeródromos no eventuales.

En relación a las aportaciones efectuadas en el trámite de consulta previa, la Dirección General de Transportes ha tenido en cuenta lo siguiente:

1) Al respecto de la aportación de la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, se ha dispuesto que la autorización de infraestructuras destinadas a la operación exclusiva de los servicios públicos de emergencia y seguridad ciudadana conlleve implícitamente la declaración de utilidad pública. Adicionalmente y para todas aquellas infraestructuras que no sean bases de operaciones y cumplan con los requisitos operacionales que se han definido para aeródromos eventuales, se aligera el procedimiento de autorización de las mismas, permitiendo que se ajusten al régimen de declaración responsable.

2) Al respecto de las aportaciones de Fly-Pir Santa Cilia, se indica que el mantenimiento en base ya está previsto en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, permitiendo que sea una actividad que pueda albergarse en aeródromos de uso restringido especializados que cuenten con los procedimientos adecuados; por otro lado, la homologación de instalación de un torno en una aeronave pertenece al ámbito de la aeronavegabilidad, siendo esta una competencia estatal; en referencia a que los propietarios deberían ser los responsables del mantenimiento de los aeródromos, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, atribuye dicha responsabilidad a los gestores de las instalaciones, sin hacer referencia al propietario; por último, cabe indicar que el Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, contempla la posibilidad de

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

que se establezcan servidumbres aeronáuticas en infraestructuras de uso restringido en las que se lleven a cabo actividades de interés público, que no es el caso del Aeródromo de Santa Cilia.

3) Respecto a las aportaciones emitidas por Aviación y Montaña S.L, cabe indicar que en el anteproyecto de ley se ha tenido en cuenta una disposición transitoria para respetar las infraestructuras aeronáuticas, previamente autorizadas y que no hubieran sufrido cambios o modificaciones respecto a la autorización original; se ha tenido en cuenta también un régimen de declaración responsable para aeródromos eventuales genérico sin especificar si se trata de instalaciones en laderas de montaña (altipuertos) u otras. En todo caso, los llamados altipuertos son casos muy específicos de infraestructuras no amparadas por los medios aceptables de cumplimento que establecen las normas técnicas y deberá tratarse cada caso de manera particular; por último, se ha diseñado un régimen sancionador adecuado y proporcionado al ámbito de aplicación del anteproyecto de ley.

4) Al respecto de las aportaciones efectuadas por la FADA, se indica que el anteproyecto de ley adopta la normativa básica estatal a lo largo de todo el texto; en referencia a la flexibilización de requisitos y documentos en procedimientos de autorización, en el anteproyecto de ley se contemplan los requisitos y documentación mínima exigible; la promoción y costeo de la creación de nuevas pistas para uso deportivo no se contempla dentro del ámbito de aplicación del anteproyecto de ley, por entenderse que no se ajusta a un interés general; para aeródromos eventuales se establece un régimen declarativo.

En cuanto a los tramites a realizar en la elaboración normativa pendientes a fecha de esta memoria justificativa, deben mencionarse los siguientes:

1) De acuerdo con lo establecido en el artículo 44.4 del texto refundido de la Ley del Presidente o Presidenta del Gobierno de Aragón, los proyectos de disposiciones normativas deberán ir acompañados de un informe de evaluación de impacto de género, así como sobre impacto de discapacidad en el caso de disposiciones que puedan recoger normativas que puedan afectar a personas con discapacidad, elaborados por la unidad de igualdad adscrita a la secretaría general técnica del departamento, tal y como establecen los puntos a) y b) del citado artículo.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

2) Conforme a lo dispuesto en el artículo 44.5 del mencionado texto refundido, se emitirá informe por la Secretaría General Técnica del Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial.

3) Se estima pertinente solicitar informe facultativo a la Dirección General de Desarrollo Estatutario del Departamento de Presidencia, Economía y Justicia.

4) Se estima pertinente solicitar informe facultativo tanto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

5) Se elevará al conocimiento del Gobierno de Aragón la iniciativa, a fin de que este decida sobre los ulteriores trámites y, en particular, sobre las consultas, procesos participativos, dictámenes e informes que resulten convenientes, así como los términos de su realización, conforme a lo dispuesto en el artículo 45 del mencionado texto refundido.

6) Se estima pertinente incluir un proceso de deliberación participativa de acuerdo con lo previsto en la legislación sobre participación ciudadana.

7) Conforme a lo dispuesto en el artículo 48.3 del texto refundido de la Ley del Presidente o Presidenta del Gobierno de Aragón, se remitirá el texto a las secretarías generales técnicas de los departamentos para que formulen las sugerencias oportunas.

8) La disposición normativa será sometida a informe preceptivo de la Dirección General de Servicios Jurídicos.

IV. SOBRE EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PREVISTO EN LA NORMA

1. Justificación del cumplimiento de todos los principios de buena regulación

El ejercicio de la iniciativa legislativa debe efectuarse garantizando el principio de calidad normativa al que apela el artículo 2.i) de la Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana de Aragón, que supone ejercer dicha iniciativa normativa de acuerdo con los principios de necesidad, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, simplicidad, efectividad y accesibilidad y que vienen a ser prácticamente los

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

mismos principios que los previstos en la legislación estatal y ahora en el artículo 39 del texto refundido de la Ley del Presidente o Presidenta del Gobierno de Aragón: necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, que incluye la claridad de la norma, transparencia y eficiencia.

En primer lugar, se ha atendido al principio de necesidad. El progreso de las infraestructuras aeronáuticas y del sector del transporte aéreo constituye uno de los rasgos más distintivos de las sociedades modernas, orientadas hacia una conectividad global y una movilidad eficiente. Por esta razón se hace preciso una regulación autonómica que aporte claridad en los procedimientos de autorización de dichas infraestructuras y seguridad jurídica a las personas interesadas. El texto atiende a este principio de necesidad, plasmando la responsabilidad del Gobierno de Aragón de garantizar que las infraestructuras aeronáuticas estén adecuadamente desarrolladas, sean seguras desde un punto de vista de la seguridad operacional y estén óptimamente gestionadas, lo que implica la planificación estratégica, construcción y mantenimiento de instalaciones modernas y eficientes, así como la implementación de políticas y regulaciones armonizadas con las normas estatales y europeas que promuevan la seguridad, la accesibilidad para todos los ciudadanos y un crecimiento sostenible con respeto al medio ambiente que redunde en el beneficio de las generaciones presentes y futuras.

También queda garantizado el principio de eficacia puesto que la futura norma configura el marco jurídico preciso, con garantías, para la Administración y las personas interesadas del sector, que a la vez favorezca la aplicación de las medidas que prevé.

Se garantiza el principio de proporcionalidad a través del establecimiento de las medidas mínimas imprescindibles que avalen la seguridad jurídica y la eficiencia en el sector aeronáutico.

Se adecúa la norma al principio de seguridad jurídica, al reforzar la coherencia del ordenamiento jurídico y el cumplimiento de la normativa estatal y europea, siendo especialmente cuidadosa con el respeto y adaptación de la legislación básica estatal, así como su conocimiento por sus destinarios, en particular en lo que respecta a las habilitaciones necesarias en materia de planificación, construcción, modificación y puesta en servicio de las infraestructuras aeronáuticas ubicadas en la comunidad autónoma, al incluir en un único instrumento legal el régimen aplicable, logrando un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas, empresas y administraciones.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

Finalmente, en relación al principio de transparencia al que ya obedece la exposición de motivos del anteproyecto definiendo claramente los objetivos y contenidos de la futura norma, lo que se hace con detalle y debidamente separado en epígrafes. Debe destacarse que se ha efectuado consulta pública previa a la elaboración de la norma permitiendo la participación de asociaciones y entidades del sector, además los documentos que se van generando durante el proceso de elaboración del anteproyecto de ley que son objeto de publicación en el Portal de Transparencia de Aragón, cumpliendo con lo exigido en la Ley 8/2015, de 25 de marzo, haciendo así también efectivo el principio de accesibilidad. Asimismo, se estima pertinente que el anteproyecto sea objeto de un proceso de deliberación participativa conforme a lo previsto en la Ley 8/2015, de 25 de marzo, lo que se espera permita transmitir su contenido a la sociedad, y especialmente a los operadores que pudieran verse afectados por la norma.

2. Adecuación a las exigencias de la tramitación electrónica

En la necesidad de avanzar decididamente en la implantación de la tramitación electrónica, se establece como norma general la obligatoriedad de relacionarse por medios electrónicos con la Administración autonómica. En este caso concreto, no solo las personas jurídicas, que están obligadas a relacionarse electrónicamente con la Administración conforme a lo dispuesto en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sino también las personas físicas que si bien no tienen esa obligación, la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, prevé en su artículo 14.3 que para procedimientos concretos pueda obligarse a relacionarse electrónicamente a ciertos colectivos de personas físicas, que, por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos, quede acreditado que tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios. La capacidad técnica y profesional es indudable en el colectivo de personas físicas al que va dirigida esta ley.

3. Silencio administrativo

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa, legitima a las personas solicitantes para entender estimada por silencio administrativo su solicitud. Sin perjuicio de lo anterior, la norma contempla como único supuesto de silencio desestimatorio aquellos casos en los que los que los informes o resoluciones vinculantes que deben emitir otras administraciones en el ámbito de sus competencias, fueran desfavorables. Si en estos supuestos operase el

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

silencio positivo, podrían obtener la respectiva autorización personas que no cumplieran los requisitos prescritos por la normativa estatal en materia aeronáutica, referidos al cumplimiento de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, al cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido o las exigencias en materia de espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, o que no cumplieran requisitos establecidos en la legislación autonómica en materia medioambiental.

4. Plazos de resolución

Se hace preciso establecer un plazo general de resolución y notificación de 6 meses, a partir de la fecha de entrada de las solicitudes en el registro del departamento competente en materia de transportes, debido a la exigencia que establece el artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, posteriormente desarrollado por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por el que los órganos competentes de emitir las autorizaciones autonómicas deben recabar de la Administración General del Estado los informes previos, preceptivos y vinculantes a dichas autorizaciones, en materia de espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, y cuyos plazos de emisión se encuentran establecidos en seis meses, lo que impide la resolución de las solicitudes de autorización en plazos inferiores a 3 meses.

5. Justificación del régimen de intervención mediante autorizaciones

El texto del anteproyecto deja constancia de la confluencia de competencias estatales y autonómica en la materia objeto de regulación. Se hace especialmente necesario precisar el límite competencial de cada administración con pleno respeto a las disposiciones de la Constitución Española y del Estatuto de Autonomía de Aragón. Es responsabilidad del Gobierno de Aragón garantizar que las infraestructuras aeronáuticas estén adecuadamente desarrolladas, sean seguras desde un punto de vista de la seguridad operacional y estén óptimamente

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

gestionadas. Esto implica, como se ha indicado, no solo la planificación estratégica, construcción y mantenimiento de instalaciones modernas y eficientes, sino también la implementación de políticas y regulaciones armonizadas con las normas estatales y europeas que promuevan la seguridad, la accesibilidad para todos los ciudadanos y un crecimiento sostenible con respeto al medio ambiente que redunde en el beneficio de las generaciones presentes y futuras.

El Estado, dentro de las atribuciones conferidas por el artículo 149.1. 20ª es garante del control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo. La Ley 21/2003, de 7 de julio, en su artículo 9 prevé las autorizaciones para los supuestos de la construcción, modificación y apertura al tráfico aéreo de los aeródromos, helipuertos y aeropuertos a fin de preservar la seguridad en la aviación, de indudable interés público, lo que determina y condiciona parte de la actuación de la administración autonómica.

De otra parte y al contrario que los aeródromos permanentes, los aeródromos eventuales están exceptuados del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifican el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero. La definición de aeródromo eventual establecida en el artículo 2 del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, fija como requisito para su uso un número limitado de operaciones aéreas y descarga en el operador que lo va a usar el aseguramiento de unas condiciones mínimas de seguridad en dichas operaciones, no siendo necesaria una supervisión del cumplimiento de normas técnicas. Es por todo ello que, con objeto de flexibilizar el uso de este tipo de infraestructuras, se plantea adoptar el régimen de declaración responsable que recoge la Ley 1/2021, de 11 de febrero, de simplificación administrativa.

V. DESCRIPCIÓN DE PROCEDIMIENTOS Y SERVICIOS

La futura norma regula los procedimientos de aprobación de instrumentos de planificación (Planes Directores), de autorización de aeródromos permanentes, vertipuertos y otras

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

infraestructuras aeronáuticas de uso exclusivo de UAS y la tramitación, a través de un régimen de declaración responsable, de los aeródromos eventuales.

1) En relación a los canales para la presentación de las solicitudes y los criterios para establecerlos y para fijar el plazo de resolución se advierte lo siguiente:

a. Las solicitudes se presentarán por el Registro electrónico del Gobierno de Aragón, dirigidas al departamento competente en materia de transportes, utilizando los procedimientos electrónicos específicos, desarrollados a tal efecto.

b. Los criterios considerados para exigir la tramitación electrónica son, por un lado, la necesidad de avanzar en la implantación de dicha modalidad para así optimizar recursos, agilizar trámites, facilitar la trasparencia y el seguimiento de expedientes a las personas interesadas, etc.; por otro, la capacidad técnica y profesional que tiene el colectivo de personas físicas al que va dirigida esta ley.

c. Los plazos de resolución de los procedimientos de autorización se fijan en seis meses, dado que son necesarios los informes vinculantes de diferentes administraciones cuyos plazos, a su vez, se fijan en seis meses, lo que impide emitir resoluciones en plazos menores.

2) En cuanto al volumen estimado de solicitudes, cabe indicar que, hasta la fecha, el número anual ha sido aproximadamente de seis solicitudes de autorización (establecimiento, modificación y apertura al tráfico). Si bien se estima que esta nueva regulación impulse y facilite la tramitación de autorizaciones de aeródromos permanentes y, especialmente, la de los aeródromos eventuales mediante la adopción del régimen de declaración responsable, por lo que se estima que las solicitudes podrían llegar ascender al doble al año. Se desconoce el número de solicitudes en materia de vertipuertos que se pudieran recibir, dado que el sector aún se encuentra en un desarrollo incipiente.

3) La documentación que ha de aportarse con las solicitudes, se ha concretado en el texto del anteproyecto de ley y, especialmente, la referida a los aspectos más técnicos de las infraestructuras aeronáuticas, se ha detallado en sus anexos. El desarrollo de estos anexos está basado en las guías publicadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que facilitan

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

a la persona interesada un guion para redactar documentos que, por la materia a tratar, son en la mayoría de casos de una elevada complejidad técnica.

4) El flujo de tramitación del procedimiento administrativo electrónico será el siguiente:

a. La solicitud, realizada a través de los canales anteriormente mencionados, será recibida por el departamento competente en materia de transportes quién, a su vez, dará traslado al órgano directivo competente en materia de transportes (en la actualidad, la Dirección General de Transportes) y este, a su vez, al servicio correspondiente (en la actualidad, el Servicio de Planificación e Infraestructuras de Transporte).

b. El servicio competente en la materia analizará la solicitud y documentación recibida y dará de alta la misma en el gestor de expedientes, asignándole un número de expediente. En caso de que sea preciso algún tipo de subsanación, se requerirá a. Caso contrario, se dará instrucción del expediente.

c. En cualquier momento del procedimiento, la persona interesada podrá aportar datos o documentación adicional que considerase necesaria, a través de los canales fijados.

d. Recabados, en su caso, las resoluciones o informes vinculantes que deben emitir otras administraciones y comprobada la suficiencia e idoneidad del resto de documentación necesaria para resolver la solicitud, se procederá a preparar la resolución que firmará la persona titular del órgano directivo competente en materia de transportes.

e. Por último, se notificará a la persona interesada a través de la aplicación de administración electrónica que corresponda en cada caso (sistema de notificaciones telemáticas, gestor de expedientes o REGFIA).

5) Los datos que se van a gestionar en los sistemas de información son, por un lado, los de tipo puramente administrativo relativos a las personas físicas o jurídicas interesadas; por otro, todos aquellos que sean necesarios para dar contenido al «Registro de Infraestructuras Aeronáuticas de la Comunidad Autónoma de Aragón» (información relativa al gestor, cambios de titularidad y gestión, coordenadas geográficas, características y régimen de utilización de las infraestructuras y las autorizaciones que faculten para su gestión y explotación, así como las renovaciones y actualizaciones de aquéllas y, si procede, la relativa al cierre de las mismas), y los que sean estrictamente necesarios para la publicación oficial aeronáutica (AIP).

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

6) No se prevén medidas organizativas especiales para la óptima gestión del procedimiento más allá de las que ya se vienen realizando en la actualidad. La persona interesada dispone, en todo caso, del teléfono y correo electrónico del órgano directivo competente en materia de transportes indicados en la página web del Gobierno de Aragón, donde se encuentra la información relativa a los procesos de autorización de infraestructuras aeronáuticas.

7) En el anexo a la presente memoria se incluye el modelo de declaración responsable adoptado para la tramitación de aeródromos eventuales. Cabe indicar que este modelo se integrará próximamente dentro del procedimiento electrónico específico habilitado al efecto, para que la persona interesada pueda rellenarlo online sin necesidad de descargar, rellenar, firmar y volver a cargar el documento pdf.

VI. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DE LA FUTURA NORMA

1. Impacto sobre la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres

La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres, basada en los artículos 14 y 9.2 de la Constitución Española, tiene por objeto hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular mediante la eliminación de la discriminación de la mujer.

En particular el artículo 15, establece la obligación de las Administraciones Públicas de integrar el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres en la adopción y ejecución de sus disposiciones normativas. Por su parte, la Ley 7/2018, de 28 de junio, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Aragón, dispone en su artículo 18, el desarrollo de la evaluación previa del impacto de género en el desarrollo de su normativa, planes, programas y actuaciones en el ámbito de sus competencias, para garantizar la integración del principio de igualdad entre mujeres y hombres.

El anteproyecto de ley, establece una serie de medidas que permitirán el desarrollo de aeropuertos, aeródromos permanentes, aeródromos eventuales, vertipuertos y otras infraestructuras de uso exclusivo de UAS en Aragón y las personas beneficiarias de estas acciones pueden ser tanto mujeres como hombres, sin discriminación por razón de sexo, etnia,

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

origen, edad, estado civil o cualquier otra condición o circunstancia personal o social. En consecuencia, de todo lo anteriormente expuesto, puede inferirse que las medidas contenidas en el anteproyecto de ley y la regulación que en ella se establece no tienen impacto alguno por razón de género.

2. Impacto sobre las personas con discapacidad y por razón de la identidad y expresión de género

La Ley 5/2019, de 21 de marzo, de derechos y garantías de las personas con discapacidad en Aragón en su artículo 78 establece que *«todos los anteproyectos de Ley, disposiciones de carácter general y planes que se sometan a la aprobación del Consejo de Gobierno de Aragón y puedan afectar a personas con discapacidad deberán incorporar un informe sobre impacto por razón de discapacidad que analice los posibles efectos negativos y positivos sobre las personas con discapacidad y establezca medidas que desarrollen el derecho de igualdad de trato»*.

De igual manera el artículo 44 de la Ley 4/2018, de 19 de abril, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad Autónoma de Aragón, dispone que *«Las disposiciones normativas incorporarán, en el correspondiente informe sobre impacto por razón de género, la evaluación del impacto sobre identidad de género, para garantizar la integración del principio de igualdad y no discriminación por razón de identidad de género o expresión de género».*

Al igual que sucede en materia de género, el anteproyecto acoge una materia que no afecta directamente a las personas enunciadas, por lo que se puede concluir que, a priori, no tiene incidencia ya sea por razón de discapacidad o por razón de orientación sexual, expresión o identidad de género.

3. Impacto social

En Aragón, la aviación deportiva estimula el desarrollo económico y el turismo gracias a la diversidad geográfica de la región, que la convierte en un destino ideal para actividades como el vuelo en ultraligeros motorizados (en adelante, ULM), parapente, ala delta y planeadores. Atrae tanto a locales como a visitantes, fomentando el turismo mediante la participación en eventos y competiciones. Además, estimula la actividad económica local al aumentar la demanda de servicios relacionados, como alquiler de equipos, alojamiento, transporte y restauración, convirtiendo los aeródromos y campos de vuelo en centros neurálgicos para la comunidad

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

aeronáutica, proporcionando no solo instalaciones para la práctica de deportes aéreos, sino también espacios para eventos sociales y actividades formativas.

Otras operaciones aéreas, como son todas las relacionadas con los servicios públicos de emergencia y seguridad ciudadana (sanitarias, protección civil, de prevención y extinción de incendios, de las fuerzas y cuerpos de seguridad, de búsqueda y rescate de montaña, etc.), son vitales para mantener la seguridad y bienestar en una región vastamente extensa como Aragón, con numerosos núcleos rurales de población diseminados a lo largo del territorio y con presencia de importantes zonas de terrenos montañosos, en muchos casos, poco accesibles. La ubicación estratégica de helipuertos y bases de emergencias, permite una respuesta rápida en situaciones críticas, con helicópteros equipados y personal capacitado. Su presencia y eficacia no solo salvan vidas y protegen recursos naturales, sino que también fortalecen el tejido social regional.

Todo esto evidencia el impacto social de la norma.

4. Impacto en la unidad de mercado

La futura norma es conforme con la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, en la totalidad de sus previsiones. Respeta los principios establecidos en los artículos 3 y siguientes de la mencionada Ley.

1) Principio de no discriminación.

Todos los operadores económicos del territorio nacional pueden acceder en condiciones de igualdad a la construcción y gestión de una infraestructura aeronáutica en la Comunidad Autónoma de Aragón, sin discriminación por razón de establecimiento o residencia del operador económico.

2) Principio de cooperación y confianza mutua.

Cada una de las autoridades que tienen competencia en las actividades objeto de regulación en esta norma, actúan, necesariamente, respetando el principio de confianza mutua, respetando el ejercicio legítimo por otras autoridades de sus competencias, reconociendo sus actuaciones y ponderando en el ejercicio de competencias propias la totalidad de intereses públicos implicados y el respeto a la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos y a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

3) Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

El aseguramiento de la imprescindible seguridad jurídica en un sector tan complejo como el aeronáutico y la convergencia de competencias de diferentes administraciones públicas, como la Administración General del Estado a través de AESA, el organismo ambiental autonómico y la Comunidad Autónoma de Aragón, a través del departamento competente en materia de transportes, requieren acompasar las actuaciones de todos los poderes públicos para incidir de manera suficiente y proporcionada en la regulación de los procedimientos.

El progreso de las infraestructuras aeronáuticas y del sector del transporte aéreo constituye uno de los rasgos más distintivos de las sociedades modernas, orientadas hacia una conectividad global y una movilidad eficiente. La demanda de accesibilidad del ciudadano a los servicios de transporte aéreo subraya la importancia de satisfacer esta necesidad de manera eficaz, por parte de las administraciones públicas, en sus respectivos ámbitos de competencia.

De conformidad con lo indicado anteriormente, dentro del marco normativo expuesto, la regulación contenida en la futura norma es necesaria y proporcionada.

4) Principio de simplificación de cargas.

La intervención de la Administración de la Comunidad Autónoma se hace precisa para hacer efectiva la atribución competencial por parte del Estatuto de Autonomía de Aragón, que en su artículo 71.14ª reconoce la competencia exclusiva en materia de «Aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras de transporte en el territorio de Aragón que no tengan la calificación legal de interés general, así como la participación en la planificación, en la programación y en la gestión de las infraestructuras que tengan tal calificación en los términos que establezca la ley estatal».

Dispuesto lo anterior, su intervención, si bien no supone una simplificación de cargas en cuanto a la aprobación de instrumentos de planificación de las infraestructuras aeronáuticas y a la autorización de aeropuertos, aeródromos permanentes y vertipuertos, no conlleva un exceso de regulación o duplicidad y por otra parte sí prevé una simplificación de cargas para la tramitación de los aeródromos eventuales para la cual se contempla la presentación de declaración responsable en los términos recogidos en la Ley 1/2021, de 11 de febrero, de simplificación administrativa.

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.

5) Principio de transparencia.

La futura norma prevé la creación del «Registro de Infraestructuras Aeronáuticas de la Comunidad Autónoma de Aragón» garantizando así la transparencia en la información relativa a las infraestructuras aeronáuticas ubicadas en la comunidad autónoma.

6) Garantía de las libertades de los operadores económicos.

A la hora de redactar el anteproyecto de ley se han tenido en cuenta el cumplimiento de los principios que se recogen anteriormente.

En definitiva, el anteproyecto no tiene medidas que distorsionen o restrinjan la actividad económica ya que las condiciones que se imponen para el desempeño de dicha actividad en el mercado garantiza la igualdad de los operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional.

VII. IMPACTO ECONÓMICO DE LA FUTURA NORMA

Las medidas que prevé implementar la futura norma no conllevan coste económico que pueda afectar al presupuesto de la Comunidad Autónoma.

Zaragoza, a fecha de firma electrónica

Miguel Ángel Anía Rodríguez
DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Miguel Angel Ania Rodriguez, Director/a General De Transportes, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES el 27/11/2024.
Documento verificado en el momento de la firma y verificable a través de la dirección http://www.aragon.es/verificadoc con CSV CSVV505YQE7G21A0XFIL.